

# IDEOLOGÍA, POLÍTICA Y ESPECULACIÓN URBANAS EN MADRID EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX. EL CASO DE LA CASTELLANA

*Carlos Sambricio*

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

## RESUMEN

Desde la muerte del rey Fernando VII y más concretamente a partir de la década de los años cuarenta, la ciudad de Madrid experimenta un movimiento de especulación del suelo urbano y la aparición de múltiples proyectos de transformación. El incremento de la población genera como respuesta la mejora de las infraestructuras y la reconstrucción de viviendas. En este contexto, la prolongación de la Castellana (el llamado Paseo Nuevo), con un desarrollo inicial ajeno a la planificación, debe entenderse no como un nuevo eje articulador sino a partir de la voluntad de aplicar un concepto de diseño urbano.

Palabras clave: Urbanismo, Madrid, Paseo de la Castellana, siglo XIX, cartografía

## ABSTRACT

After the death of King Fernando VII, the city of Madrid experienced a movement of urban speculation and the appearance of multiple projects of transformation. Population growth generated as a response the improvement of infrastructure and the reconstruction of residences. In this context, the extension of the Castellana (the so-called Paseo Nuevo), with a development completely distinct from urban planning, must be understood not as a new articulating axis but rather as starting from the desire to apply a concept of urban design.

Keywords: Urbanism, Madrid, Paseo de la Castellana, 19th Century, Mapmaking.

La historia urbana no es ni historia de las ciudades ni es tampoco la historia de la forma urbana, entendida como pudiera hacerlo un entomólogo: en los últimos años una nueva disciplina ha buscado profundizar en cuáles fueron los cambios en la forma de entender la ciudad, cual fue el saber teórico que modificó y transformó las ciudades o en cuales los instrumentos y mecanismos de gestión que permitieron construir ensanches o modificar –en la ciudad histórica– la trama que durante siglos había pervivido sin sufrir intervenciones. Hace pocas fechas encontraba, en las entonces “Memorias inéditas” de Secundino Zuazo, una revelación sorprendente: comentando su actividad urbanística en los años 20 y 30, revelaba un dato desconocido por los historiadores. La banca internacional (Morgan y la española His-

pano Colonial) constituyeron, en torno a 1924, una “Sociedad Internacional de Estudios Urbanísticos” dirigida por el propio arquitecto cuyo cometido era ofrecer sus servicios a los ayuntamientos españoles. Consciente de la falta de medios técnicos y económicos de las corporaciones para llevar a cabo propuestas urbanas, aquella sociedad proponía a los ayuntamientos españoles estudiar/proyectar/construir/gestionar grandes proyectos urbanísticos, ofreciendo –y ese era el negocio de la banca– créditos internacionales que permitiesen el desarrollo de las propuestas.

Como he señalado recientemente, Zuazo (que conocía tanto las posibilidades abiertas por la Ley de Saneamiento y Reforma Interior de 1895 como las ventajas que ofrecía el Estado Municipal de 1924) asumía la responsabi-

lidad de detectar las carencias en infraestructuras existentes en las principales ciudades españolas. Ciertamente se enfrentó a problemas urbanísticos y dio soluciones: pero no es menos cierto que jerarquizó las intervenciones, recomendando determinadas actuaciones y desechó (por ser de dudosa rentabilidad) otras. Siguiendo las pautas marcadas por aquellos bancos, afrontó en cuestiones tan dispares como la situación de tráfico ferroviario en Madrid, buscó resolver el enlace de las distintas líneas que confluían en la ciudad y proyectó la gran estación central de enlace; concibió un posible ensanche en Zaragoza y trazó una nueva ciudad jardín al tiempo que se interesó por dar respuesta al fantástico proyecto de túnel bajo el estrecho de Gibraltar, proyectando —en cada una de las embocaduras— una ciudad jardín.

Que grandes intervenciones urbanas en las ciudades del siglo XX se plantearan desde los intereses de la banca privada obliga a cuestionar la confortable continuidad con la que se ha buscado explicar una historia urbana entendida como historia de los “estilos”. Frente a quienes entienden la “historia del urbanismo” con la “clasificación filológica” de trazados de ciudades (y, buscando dar “mayor nivel” a su asepsia, “trufan” las descripciones formales con citas entresacadas de teóricos del urbanismo, vengan o no a cuento) existe otro Saber que busca comprender la complejidad del hecho urbano: frente a historias locales, donde la referencia a la gestión municipal no diferencia entre plan y planeamiento, es preciso tener en cuenta, simultáneamente, tanto la génesis como la genealogía del saber teórico así como conocer cuáles fueron los intereses en la ciudad de los grandes grupos económicos, fuesen banca, fueran inmobiliarios. Y la construcción de la nueva ciudad (la que cabría denominar “ciudad liberal”) testimonio no solo los intereses de un capital interesado en actuar en su suelo (llevando los posibles ensanches hacia sus terrenos) sino como aquellas intervenciones fueron directrices de crecimiento que condicionaron el posterior desarrollo del núcleo urbano.

Sabemos que sucede en el Madrid de comienzos del XIX: muerto Fernando VII, gran número de exilados (residentes en Inglaterra y Bélgica) regresan a España y, aprovechando la

política municipal de Mesonero Romanos, entre 1842 y 1856 consiguen interesar en la reforma de la Capital a un singular número de sociedades extranjeras deseosas de invertir. Juan Álvarez Mendizábal proponía, en nombre de una entidad extranjera, dotar a la capital de establecimientos públicos adecuados y realizar obras de reformas urbanas en la periferia; el ingeniero francés Pirel ofreció propuestas tan dispares entre sí como potenciar el trazado de Arenal; enlazar Atocha con la carretera Valencia, prolongar el Paseo del Prado; del mismo modo, Hamal y Manby ofrecieron reformar el entorno de Sol, siempre que se les permitiera subastar los edificios que construyesen en la embocadura de Alcalá con Sol. En apenas diez años Peyronnet, autor de otro de los proyectos para la Puerta del Sol, informaba igualmente sobre la posibilidad de establecer una vía que uniese Sol con Santo Domingo (y, desde allí, a la nueva Estación de Príncipe Pio) y Giraud Daugillon proyectaba un Bulevar que uniese la Plaza de Santa Isabel con Sol. Concebidos todos ellos antes que Castro propusiera su Plan de Ensanche, todos estos proyectos tuvieron en común su voluntad por actuar dentro del Casco histórico, allí donde difícilmente la Corporación podía actuar, dada su falta de presupuesto.

En torno a los años cuarenta aparecen las primeras propuestas del privado para intervenir en las ciudades y veinte años más tarde se trazan (siempre desde los intereses del sector privado) los primeros planes de ensanche. Los estudios de historia urbana han pasado de describir los grandes espacios proyectados en los finales del XVIII (el “mito de la nueva Roma” y los proyectos napoleónicos trazados por Valadier en Roma, De Wailly, Percier y Fontaine en París, Silvestre Pérez en Bilbao y Madrid...) a describir, sin mediar explicación, las propuestas de Cerdà en Barcelona y Castro en Madrid, a detallar las intervenciones de Haussman en París, a comentar el plano Beruto para Milán, el plano de Hobrecht en Berlín o el trazado del “Ring” vienes. Se olvida, en primer lugar, que los proyectos napoleónicos citados fueron proyectos de intervención en los cascos históricos; luego, que los planes de ensanche e intervenciones citados para Barcelona, Madrid, París,

Milán, Berlín o Viena fueron, sobre todo y por encima de todos, actuaciones tendentes a generar nuevo suelo urbano, a definir no tanto nuevos barrios como imágenes alternativas de ciudad. Es decir, que entre los últimos y los primeros momentos de la segunda mitad del S. XVIII hubo, en toda Europa, un movimiento similar de preocupación sobre que debía ser la ciudad, cual la competencia y responsabilidad de la corona y cual el papel que, en aquellos momentos, podría jugar el capital financiero.

Que las propuestas napoleónicas fueron formal y conceptualmente afines entre sí sin duda se debió a que aquellos arquitectos (alemanes, italianos, franceses o españoles) tuvieron muy similar formación, a que afrontaron un mismo tipo de problema y a que trabajaron para un mismo gobierno; por el contrario, las propuestas de ensanche citadas ni tuvieron similar planteamiento metodológico ni afrontaron una idéntica situación social. De un urbanismo todavía entendido (como lo fue el napoleónico) como “expresión del Saber de una época” a otro tipo de intervención donde ahora cada realidad determina un tipo diferente de actuación. Y lo importante, conviene resaltar, es que desconocemos como se produjo el paso del urbanismo napoleónico a lo que podemos considerar la “ciudad liberal”.

Sabemos que en 1859, tras haber convocado el Ayuntamiento de Barcelona un concurso para el Ensanche de la ciudad y conceder el premio al proyecto presentado por Rovira, el Gobierno Central decidía enmendar la plana a la corporación municipal, optando por conceder la ejecución del proyecto a la propuesta firmada por Ildefonso Cerdà. Muchos entendieron esta decisión del Estado central como una nueva injerencia en las cuestiones catalanas y hubo quien buscó en el pasado una afrenta similar, encontrándola en la segunda mitad del XVIII, cuando el entonces Gobernador Militar de la Ciudad (Conde de Ricla) impuso el derribo de las murallas históricas y ordenando, en su lugar, la construcción del paseo que hoy conocemos como Ramblas. Si hubo injerencia en el XVIII entiendo que también la hubo en el XIX: pero importa destacar que tal decisión fue tomada, tras largas discusiones técnicas, por una hoy desconocida “Comisión de Fomento”

de las Cortes, Comisión que, por su actividad legisladora sobre “Ensanche de poblaciones”, merece una atención que hasta el momento no ha recibido.

La Comisión de Fomento de las Cortes no ha sido estudiada como tampoco lo ha sido el urbanismo de la primera mitad del XIX: en años en los que los ingenieros de caminos cobran un más que significativo peso político (y cuando los arquitectos dependientes de San Fernando siguen debatiendo, de manera casi exclusiva, cuestiones relativas a la “composición”, “simetría” y “buen orden” de la arquitectura) convirtiéndose en alternativa a lo que, hasta poco antes, fuera la cultura urbanística de los finales del XVIII. Pero ni conocemos la génesis de este nuevo Saber ni tampoco su genealogía: de hecho, entre las transformaciones planteadas por José I, durante la ocupación francesa, y las propuestas de Cerdà para Barcelona y Castro para Madrid existe un vacío. Como posible justificación cabría señalar como el comentario de Fernández de los Ríos sobre la “inactividad urbanística” durante el periodo fernandino se ha tomado demasiado literalmente, sin comprender que fue en esos momentos cuando se produjo el quiebro epistemológico entre el antiguo Saber y las preocupaciones que caracterizaron los cambios urbanos de los años cincuenta.

Sabemos cuales fueron las transformaciones que José I propuso, en torno a 1810, para Madrid: preocupado por mejorar las infraestructuras urbanas (alcantarillados y accesos a la ciudad), por crear nuevas dotaciones institucionales (Museo Nacional, Archivo General, Bolsa, Gran Teatro, mercados, cementerios...) llevó a cabo una política de derribo de ciertas manzanas con vistas a “esponjar” la trama urbana existente, creando así nuevas plazas. Si aquellas medidas alteraron el aspecto de Madrid su gran propuesta urbana fue trastocar el centro de gravedad de la ciudad, trasladando éste del Paseo del Prado al eje (a la sucesión de espacios abiertos) que debió unir el Palacio Real (sede del ejecutivo) con unas nuevas Cortes Generales (sede del Legislativo) que se situaban en la ya existente Iglesia de San Francisco el Grande.

Por singulares que fueran aquellas transformaciones fueron todas puntuales y en nada

pusieron en cuestión el crecimiento de la ciudad. Es cierto que (dentro de la política de bienes nacionales) se buscó ceder a los madrileños parte de las posesiones de la Iglesia ampliando y aumentando los lugares de esparcimiento de la población: sin embargo la ciudad mantuvo como perímetro la Cerca de Felipe IV y no sabemos de intento alguno por expandir la ciudad, en el sentido sugerido poco antes por Jovellanos.

En los finales del XVIII Jovellanos había esbozado una propuesta clara: llevar la línea que unía la plaza de San Bernardino (la actual San Bernardo) con la Puerta de Nuestra Sra. de las Nieves (Bilbao) hasta llegar a Santa Bárbara hacia un impreciso norte, posibilitando que la ciudad creciera y dispusiese de nuevo suelo urbano donde construir las viviendas necesarias para la población. Nada sabemos sobre si Jovellanos acompañó su propuesta de ensanche con alguna traza: lo que queda claro es que aquella decisión cuestionaba la embocadura de los caminos que marcaban las salidas hacia Fuencarral y Burgos. Entiendo que este dato es mas que significativo por cuanto que reflejaban una realidad distinta a la hoy existente, cuando Castellana se entiende como eje norte-sur articulador del desarrollo urbano: entonces, en torno a 1795, las salidas de Madrid quedaban definidas por las puertas de San Bernardo, Nuestra Sra. del Pozo y Santa Bárbara, desde las que salían tres caminos que, a cierta distancia, conflúan en lo que entonces ya se denominaba Cuatro Caminos, surgiendo desde este punto un cuarto ramal que continuaba hacia Portazgo.

Entre 1830 y 1860 se produjo, en las principales ciudades europeas, un singular salto demográfico debido a la llegada de una nueva emigración; la fuerte demanda de vivienda supuso que los propietarios de estas triplicaran, en corto plazo, los alquileres y, ante la posibilidad de realizar óptimos negocios inmobiliarios, fueron muchos los que reclamaron la posibilidad de construir fuera de la Cerca nuevas viviendas de alquiler, originándose entonces un vivo debate entre inversores, propietarios, administradores, ingenieros... acerca de donde construir, como hacerlo y para quien. Porque si en un primer momento la propuesta fue

construir barrios obreros fuera de la ciudad, pronto la opción fue abandonar el casco histórico a la nueva emigración y construir un ensanche para la burguesía fuera de los límites marcados por la Cerca.

¿Por qué interesa conocer que sucedió, que se pudo debatir y discutir y que se aportó al debate urbano durante la primera mitad del siglo? Interesa, básicamente por dos razones: en primer lugar, porque la existencia de una respuesta mas o menos similar en distintos países significa que tanto la problemática como la solución formaron parte de la cultura de la época, al margen entonces de consideraciones nacionales. En segundo lugar, porque el salto demográfico que se produjo entre 1830 y 1860 cambió la imagen de los centros históricos al conseguir los propietarios de suelo cambiar las ordenanzas, buscando así aumentar las alturas de las edificaciones respecto al ancho de la calle. Paralelamente se planteó llevar a la construcción de la ciudad la política que en esos momentos se aplicaba en la construcción del tendido ferroviario: el nuevo concepto de "progreso" había obligado a establecer un instrumento jurídico —la ley de expropiaciones— que posibilitaba ocupar la hasta entonces sagrada "Propiedad Privada" en nombre de un impreciso "bien común" o "interés social": de este modo fueron muchos los que reclamaron una ley de este tipo para adquirir nuevo suelo donde construir bien viviendas, bien fábricas.

Las desamortizaciones llevadas a término entre 1820 y 1830 trastocaron la idea de Estado como esfera de Poder político, interponiendo la idea de sociedad civil: esta distinción explica que el control sobre el suelo se modificara, asignando tal cometido a una burguesía capaz de encauzar la inversión. Quien busque conocer la realidad de la ciudad entre 1825 y los años del Ensanche deberá tener presente tanto la **Estadística Industrial de Madrid en 1821** como la **Estadísticas de la Provincia de Madrid** publicada en 1835 por Antonio Regás, el **Diccionario Geográfico-Histórico** de Cortés y López o la **Guía General de Correos, Postas y Caminos** de Cabanes, editada en 1830: la novedad que aportan dichos textos es que valoran Madrid en relación con su entorno, con su territorio

próximo, consecuencia de la voluntad por encontrar un espacio donde sacar fuera la industria existente, al entender que de esta forma podía liberarse un espacio en el interior dedicado a habitaciones para la emigración con el cual obtener, a corto plazo, beneficios.

La avalancha migratoria (Madoz comentaría, en 1845, cómo... *todos los días entran en Madrid de 1.000 a 1.500 gallegos en busca de trabajo*) obligó a estos nuevos habitantes a vivir hacinados, propiciando (por el degrado y suciedad consiguiente) enfermedades contagiosas como la epidemia de cólera de 1834, la de 1855 y la de 1865. El suelo obtenido en el proceso desamortizador se convirtió en un bien codiciado —al incrementar rápidamente su precio— y quienes no concurren a aquellas subastas deseaban ahora, mediante un proceso de similares características, convertirse en propietarios del suelo intramuros. Si las fincas desamortizadas durante el Trienio Liberal fueron 130, la desamortización llevada a cabo por Mendizábal en 1835 alcanzó las 540: así, casi un tercio del caserío de Madrid cambió de manos en apenas cincuenta años. Pero si las primeras subastas se destinaron a pequeños compradores que, al centrar su inversión en la compra de una o dos casas provenientes tanto de bienes eclesiásticos como de mayorazgos, identificaban los alquileres conseguidos con la renta del capital, a partir de esa fecha el procedimiento cambió, y quienes desde ese momento invirtieron en el proceso desamortizador propiciado por Mendizábal lo hicieron conscientes de que el suelo urbano se había convertido en objeto de especulación.

El negocio con el suelo pasó a ser un resorte de acumulación de la burguesía madrileña, y los beneficiarios fueron las capas altas de la sociedad de modo que, en aquella operación, 147 compradores adquirieron en Madrid el 76% de las ventas de un total de 540 fincas. La imagen de Madrid en 1836 nada tenía ya en común con la descrita solo cinco años antes por Mesonero Romanos en su **Manual de Madrid**, debido a los ambiciosos proyectos concebidos sobre los solares resultantes de los derribos. Se quiso convertir el Retiro en parisinas Tuilleries, se propuso urbanizar el Barranco de Embajadores, así como el tramo compren-

dido entre Toledo y Mayor; se estudió la recuperación de la Morería y se planteó levantar un viaducto sobre la calle Segovia. Fueron momentos en los que los ayuntamientos constitucionales aprobaron normas que modificaban o trastocaban una situación, y si desde los consejos municipales o desde el Gobierno se propició el debate sobre la ordenación de la ciudad, el saber urbano (edificios de viviendas, teatros, calles, pasajes, mercados o formación de arrabales) se asentaba sobre los intereses de una burguesía que buscaba beneficios inmediatos.

Aprovechando la libertad dada a los propietarios de fincas para fijar los alquileres (lo que hizo que, en poco tiempo, éstos se duplicaran o, incluso, triplicaran), se levantaron casas de vecinos sobre los solares de los conventos desamortizados. Sin embargo, ante los rápidos beneficios derivados de la renta del suelo, la burguesía dejó de invertir en la renovación del casco histórico, en calles divididas en parcelas irregulares y donde la actividad comercial era gremial (de baja capacidad adquisitiva) para centrar su atención primero en espacios comerciales y luego en la construcción de obras públicas. El capital entendió que construir... *es un buen negocio* y las expectativas que levantaron los procesos especulativos a corto y medio plazo generaron obras que ya nada tenían que ver con la política de las pequeñas reformas. Se explica así que entre 1844 y 1847 se constituyeran, solo en Madrid, 48 sociedades anónimas cuyos objetivos eran pura y simplemente especulativos; y ello sucedía cuando, junto a un Ayuntamiento falto de presupuesto, aparecía un Gobierno intervencionista que, desde el Ministerio de Fomento, propuso ambiciosas actuaciones urbanas, invitando a la Corporación a aprovechar los mecanismos que la Ley de Expropiación Forzosa de 1836 preveía para la adquisición de terrenos destinados a reformas interiores.

En un momento en el que las elites vinculadas a la política y las ligadas a las finanzas quedan perfectamente identificadas —lejos de lo que fuera una sociedad compuesta por pequeños propietarios agrícolas—, se presentaron numerosos proyectos de transformación urbana. La posibilidad de obtener grandes benefi-

cios a corto plazo atrajo a un capital extranjero (francés, belga o inglés) que invirtió en obras de alcantarillado, extensión de alumbrados, pavimentación del viario o desarrollo de las industrias del gas, ferrocarril o vivienda. La casa Manby Partington y Cia. (de capital inglés) simultaneó la construcción de viviendas con el suministro de gas para el alumbrado, al tiempo que proponía reformar la Puerta del Sol a su costa. El francés Pirel propuso potenciar el carácter comercial de la calle Arenal para lo que sugería enlazar Atocha con la carretera de Valencia, prolongar el Paseo del Prado, establecer una vía en torno a la calle de Segovia o reformar la confluencia de Atocha con Carretas; Peyronet, autor de un proyecto para Sol, presentó una **Memoria** sobre la unión, mediante una vía, de Sol con Santo Domingo y la estación de Príncipe Pío al tiempo que el también francés Giraud Daguión trazó una nueva calle Arenal (entendida como gran vía comercial) en la que aparecía un bulevar, que llamaba de la Reina.

Dichos proyectos se concibieron y presentaron buscando rentabilidad a corto plazo: conscientes que los alrededores de Sol era donde mayores y rápidos beneficios podían obtenerse, muchos edificaron bloques de viviendas en altura que fueron censurados por urbanistas como Ildefonso Cerdá (como hiciera, por ejemplo, con la llamada Casa del Cordero, en el arranque de la calle Mayor) calificando estas construcciones de "torpes moles", al tiempo que auguraba como, a medio plazo, su presencia acarrearía inconvenientes urbanísticos. Pero frente a quienes adquirieron suelo en el casco, otros compraron en el extramuros, aprovechando la orden dada en 1834 por el entonces Alcalde, Marques de Pontejos, de prolongar Castellana en dirección norte, ordenándose lo que se denominó Paseo Nuevo. Capital francés y belga compraron suelo a ambos lados del paseo, si bien la gran propiedad de la Duquesa de Abrantes obligó a que las inversiones extranjeras se centrasen en el espacio comprendido entre Santa Bárbara y Recoletos. En 1837 se planteó construir una nueva población de Chamberí y pocos años más tarde una empresa inmobiliaria, el "Centro Industrial y Mercantil", compraba la colo-

nia de Santa Eulalia, junto a la Castellana, con intención de construir allí 3.000 o 3.500 viviendas obreras. En 1845 se propone unir Chamberí con la Capital y en 1854 se formula un primer Ensanche para Madrid, al urbanizarse el espacio comprendido entre las Puertas de Santa Bárbara y de Bilbao. La orden dada por Pontejos tuvo una repercusión pocas veces comentada, básicamente porque supuso cuestionar la situación existente en el norte de la ciudad, entre la Puerta de Recoletos, Santa Bárbara, Puerta del Pozo de las Nieves y San Bernardo. Y es entonces cuando precisamos volver a la situación existente en el Madrid de José I y valorar cual era el límite de la ciudad en los primeros momentos del XIX.

Quien observe la cartografía histórica de Madrid observará como, de las cuatro puertas citadas, las dos últimas marcan el camino hacia Fuencarral y la de Santa Bárbara lo hace hacia Hortaleza. Si el espacio extramuros entre Recoletos y Santa Bárbara estaba ocupado por la Real Fábrica de Tapices, el Prado de Recoletos se interrumpía al llegar a la Puerta del mismo nombre. Y, como se refleja tanto en la cartografía del XVIII (hago referencia tanto a los militares de Nangle como al de Chalmardier, Tomas López o Espinosa de los Monteros) como en la cartografía levantada por los ingenieros franceses, durante la ocupación, la Puerta de Recoletos cerraba el Prado de Recoletos impidiendo alcanzar, a través de la vaguada que conducía a la denominada Fuente de la Castellana, el camino hacia Fuencarral.

La novedad aparece en 1833 (y así lo refleja la cartografía) cuando entre lo que hoy es Bilbao, Chamberí, Iglesias y Plaza de Emilio Castelar el suelo mas allá de la Cerca se urbaniza, trazándose paseos arbolados y ocupándose el suelo donde poco antes estaba la Fábrica de Tapices. Aparece un polígono pentagonal, cuyos lados lo constituyen el camino que desde Recoletos alcanza Santa Bárbara; el que comunica ésta con la Puerta de las Nieves, hoy Bilbao; el paseo que desde Bilbao va a Chamberí (actual Luchana); el que desde iglesias llega a Castellana—Martínez Campos—alcanzando hasta allí donde se situaba la llamada Fuente de la Castellana (lo que hoy es plaza de Emilio Castelar) y, por último, el que

desde ésta llegaba a la confluencia de Cisne con Castellana (Juan Bravo) y que, en su prolongación, desde este punto comunicaba con Recoletos.

Aquella prolongación de Castellana (lo que, insisto, se denominó Paseo Nuevo) en absoluto se trazó desde la voluntad por ordenar la salida de Madrid hacia Fuencarral, definiendo un nuevo eje articulador de la ciudad hacia el norte, sino que se entiende como límite arbolado que sirve para definir y enfatizar la operación de suelo que se quiere. Se trata de una operación de diseño urbano que recurre a la rotunda arbolada solo cuando el polígono plantea un quiebro en la línea, sirviendo en consecuencia para enfatizar el punto y señalar desde un principio como debe ser punto de confluencia de otras vías. Consciente de cuanto el diseño urbano es formal, quien propone tal operación en absoluto se interesa por el diseño o trazado de un nuevo paseo arbolado y su única preocupación es definir el espacio de una nueva actuación.

Si en el XVIII el Saber urbano de la época tuvo que dar solución al problema que presentaba la embocadura del camino en el límite de la ciudad, al convertirse éste en calle, el problema que ahora se establece es otro bien distinto, por cuanto que se trata de trazar fuera del límite de población unos paseos arbolados cuyo futuro a corto plazo será convertirse en soporte viario del nuevo ensanche. La valoración y trazado que ahora se hace del Paseo Nuevo refleja el quiebro del nuevo Saber urbano, por cuanto que el proyecto se amolda a la topografía de la zona, ajustándose en su trazado a la misma. Aparece el quiebro en el trazado del eje de lo que fueran los Prados: pero si el XVIII hubo de recurrir a la astucia para hacer parecer el Paseo recto—cuando en realidad no lo era—en el XIX tales recursos se ignoraron, enfatizándose determinados tramos al incrementarse el número de hiladas de árboles (que pasan, por ejemplo, de dos a ocho) o valorándose las rotondas como futuros puntos de encuentro. Y la prueba que el nuevo Paseo se concibe en función del nuevo ensanche y no de la ciudad existente se advierte cuando se proyecta, en pleno descampado, una gigan-

tesca plaza circular, arbolada, charnela entre la vieja urbe y el proyecto de nueva población.

En un momento en que las obras de reforma interior alteran la imagen de una ciudad que se quería reformista y que cambia como consecuencia de la presencia del ferrocarril (...Madrid, sin ser población marítima, sin que el mar bañe sus tapias, tiene sin embargo un puerto. ¿Qué decir un puerto? Tiene ya dos a su inmediato servicio y pronto tendrá tres y luego cuatro... El verdadero puerto de Alicante y el puerto de Valencia están hoy en la explanada de Atocha, y allí estará, dentro de un par de años, el puerto de Barcelona, y allí vendrán a afluir antes de mucho el de Santander y el de Bilbao, y el de Cádiz y de Sevilla, el de Málaga y hasta el de Lisboa), reordenar el norte de Castellana se plantea como operación paralela a las transformaciones que se llevan a cabo en el Sur de la ciudad, cuando se sugiere trazar cuatro barrios obreros (de 100 casas cada uno) en Moncloa, en el Paseo de los Ocho Hilos, un tercero en la Glorieta del Puente de Toledo y un último entre Delicias y la Estación de Circunvalación.

Cierto que el Sur experimenta un auge, y ello se debe a las industrias que allí se asientan, aprovechando los bajos precios del suelo en la zona: fábricas como la Bonaplata; talleres de fundición y construcción de máquinas como el de Sanfort; la Fábrica de Gas o la estación de Atocha fueron algunas de las primeras grandes instalaciones industriales surgidas en la década de los cuarenta, funcionando pocos años mas tarde 20 fábricas de segunda fundición y 18 grandes talleres especializados en la producción de maquinaria y objetos de hierro. Cierto que existe un Sur que se desarrolla: pero sin proyecto urbano. La gran diferencia que aparece en los comienzos de los cuarenta, entre norte y sur en Madrid, es que el Norte es objeto de propuestas de urbanización, buscando llevar allí una nueva población, mientras que el espacio situado al Sur del eje de Atocha se abandona. Aquello pudo dar pie a que la burguesía madrileña canalizara hacia la industria el ahorro desamortizador y durante breve tiempo pareció que podía ser: sin embargo, y a la vista de los proyectos urbanos existentes en el

Norte, pronto aquella intención se recondujo hacia la inversión en suelo, iniciándose un singular proceso especulativo.

La propuesta de Ensanche presentada en 1846 por Juan Merlo supuso triplicar la superficie de la ciudad existente, programando 1.700 hectáreas extramuros como suelo urbanizable. Tal propuesta beneficiaba, obviamente, a quienes no participaron en las desamortizaciones de Mendizábal y Madoz y, como es lógico, fue criticada por los propietarios de suelo en el interior del casco. Sin embargo, al estudiar la propuesta de Merlo vemos con extrañeza como nada se planteaba en el nuevo espacio, limitándose a definir un viario que coincidía con los paseos comentados, convirtiendo ahora éstos en ejes principales de la trama y valorando Castellana como eje articulador de su propuesta. La única novedad que aparecía en la propuesta de Merlo es que definía un límite algo más amplio que la operación trazada en 1836 y, sobre todo, en que sugería actuar en el margen de Castellana hasta ahora ignorado, abriendo puerta a lo que luego sería el barrio de Salamanca. El proyecto motivó que Isabel II solicitase al Ayuntamiento de Madrid opinión sobre esta proposición; designado ponente Mesonero Romanos, rechazó tal posibilidad argumentando en su contra la conveniencia de concentrar los esfuerzos financieros en la reforma interior de Madrid.

La desamortización de Mendizábal y la posterior de Madoz –la “eclesiástica” de 1836 y la civil de 1855– facilitaron a la burguesía la compra de suelo en el centro pero, para conseguir terreno extramuros, la misma burguesía tuvo que recurrir a una Ley de Expropiación; gracias a ella pudieron establecerse, fuera del límite, tanto fábricas (ligadas a la red del ferrocarril) como viviendas para la emigración. Construir fuera de la Cerca se convirtió en el tema prioritario, argumentándose que... *Madrid ha duplicado el número de sus habitantes, triplicado el de viajeros y, en vez de dar Ensanche y grandeza a la población, los coloca unos encima de otros, estableciéndose en el aire y agrandando la Capital de abajo arriba. Hemos elevado las casas sin ensanchar las calles; construido ba-*

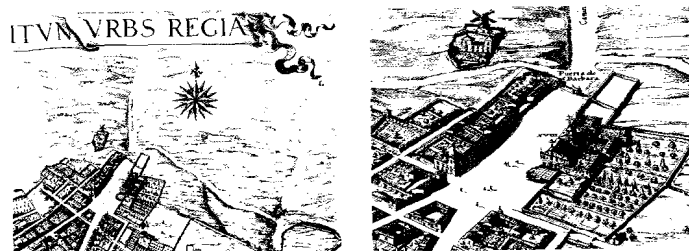
*rrios sin proporcionarles casas; repintado paredes sin buscar puntos de vista desde donde contemplarlas.*

Si los proyectos de reforma interior habían sido promovidos por un capital financiero que ofrecía su intervención a cambio de compensaciones (económicas o fiscales), los primeros pasos en la construcción del Ensanche se llevaron a término sin que hubiera un plan, desconociéndose los mecanismos de control y sin precisar cuál debía ser la gestión a desarrollar. Buscando la compra de suelo rústico “para mejorar y ensanchar la población de Madrid en los arrabales”, surgieron, en corto plazo, diversas empresas: en 1846 se constituyó la primera compañía inmobiliaria, “La Urbana”, y, tras ella, surgieron otras, en cuyos Consejos de Administración figuraban banqueros como Salamanca, Gerona, Manzanedo y Muga, o ingenieros de caminos como Bravo Murillo, Sagasta o Echegaray; porque si los banqueros invertían en la construcción de la ciudad, los ingenieros ligados al Gobierno –miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, encargada de discutir, entre otros asuntos, sobre la Ley de Ensanche– aportaban un saber técnico desconocido hasta el momento y que era, precisamente, el esbozado por la antes citada Comisión de Fomento de las Cortes, la misma que en la década de los cincuenta redactaría el proyecto de Ley de Ensanche para las grandes ciudades españolas.

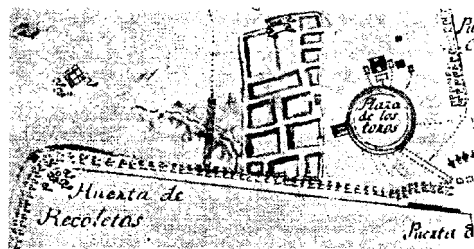
Cuando todavía el saber urbanístico no se ha formulado y codificado, pero cuando ya los problemas aparecen, la solución que muchos dan es trazar parques y vías arboladas, conscientes de cuanto éstas serán valoradas de forma mucho más positiva que si fuesen simples caminos. Que en pleno descampado (allí donde no existe una sola edificación) se proyecte un paseo de ocho hileras de árboles, con frondosas rotondas y abundancia de vegetación refleja como, casi veinte años antes de los ensanches, cuando todavía el mito romántico no ha cuajado en la sociedad española, el jardín y el paseo fueron utilizados como arma urbanística, como recurso para definir una nueva imagen de ciudad.



Frente norte de Madrid. Plano de Teixeira, 1656



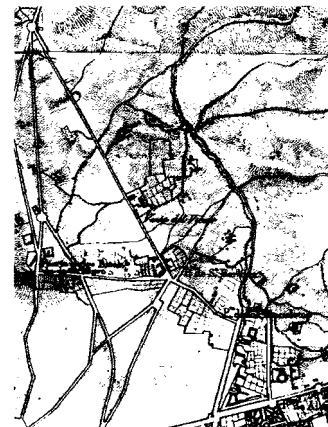
Detalles del frente norte de Madrid. Embocadura de los caminos con la Puerta de Santa Barbara. Plano de Teixeira, 1656



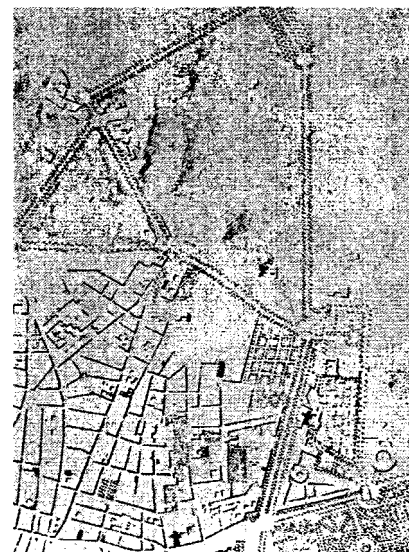
Frente este de Madrid. Embocadura de los caminos con la Puerta de Recoletos y Alcalá. Plano de Tagle, 1767.



Frente este de Madrid. Embocadura de los caminos con las puertas de la ciudad, 1810.



Detalle del frente norte de Madrid. Embocadura de los caminos con las puertas de la ciudad, 1810.



Detalle del Plano de Madrid en 1837, con proyecto de nuevos caminos.



Propuesta de Merlo para Ensanche de Madrid, 1844